Reichs-Gesetzblatt.

№ 38.



(Nr. 2413.) Verordnung, betreffend den Verkehr mit Schilddrüsenpräparaten. Vom 19. August 1897.

**Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden Deutscher Kaiser, König von Preußen ꝛc.**

verordnen im Namen des Reichs auf Grund der Bestimmung im §. 6 Absatz 2 der Gewerbeordnung (Reichs-Gesetzbl. 1883 S. 177), was folgt:

Zu denjenigen Drogen und chemischen Präparaten, welche nach §. 2 der Verordnung, betreffend den Verkehr mit Arzneimitteln, vom 27. Januar 1890 (Reichs-Gesetzbl. S. 9) und dem zugehörigen Verzeichnisse B nur in Apotheken feilgehalten oder verkauft werden dürfen, treten hinzu:

Thyreoideae praeparata. Schilddrüsenpräparate.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Kaiserlichen Insiegel.

Gegeben Wilhelmshöhe, den 19. August 1897.

(L. S.) Wilhelm.

Graf von Posadowsky.



Ausgegeben zu Berlin den 1. September 1897.

(Nr. 2414.) Staatsvertrag zwischen dem Deutschen Reiche und Belgien, betreffend die Aachen-Mastrichter Eisenbahn. Vom 15. April 1897.

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen, im Namen des Deutschen Reichs, und Seine Majestät der König der Belgier, in Erwägung, daß die Königlich Belgische Regierung beabsichtigt, die von der Verwaltung der Eisenbahnen des Grand Central Belge zu Brüssel betriebenen Eisenbahnen zu erwerben, sind für den Fall der Ausführung dieser Absicht übereingekommen, einen Vertrag zur Regelung der Rechte Preußens und Belgiens an dem auf preußischem Gebiete belegenen Theile der von der vorgenannten Verwaltung betriebenen Aachen-Mastrichter Eisenbahn abzuschließen, und haben zu diesem Zwecke zu Allerhöchstihren Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen:

Allerhöchstihren Wirklichen Geheimen Rath, Direktor im Auswärtigen Amte Herrn Paul Reichardt,

Allerhöchstihren Geheimen Legationsrath Herrn Franz von Aichberger,

Allerhöchstihren Geheimen Ober-Finanzrath Herrn Friederich Lehmann,

Allerhöchstihren Geheimen Regierungsrath Herrn Dr. Max Kieschke,

und

Seine Majestät der König der Belgier:

Allerhöchstihren außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten

Sa Majesté l'Empereur d'Allemagne, Roi de Prusse, au nom de l'Empire allemand, et Sa Majesté le Roi des Belges prenant en considération que le Gouvernement royal belge a l'intention d'acquérir les chemins de fer exploités par l'administration des chemins de fer du Grand Central Belge à Bruxelles, ont résolu de commun accord pour le cas où cette intention viendrait à se réaliser, de conclure une convention pour régler les droits de la Prusse et de la Belgique sur la section de la ligne d'Aix la Chapelle à Maestricht exploitée par l'administration précitée située sur le territoire prussien et ont dans ce but nommé pour leurs plénipotentiaires:

Sa Majesté l'Empereur d'Allemagne, Roi de Prusse:

Monsieur Paul Reichardt, Son Conseiller Intime Actuel, Directeur au Département des Affaires Etrangères,

Monsieur Franz von Aichberger, Son Conseiller Intime de Légation,

Monsieur Friederich Lehmann, Son Conseiller Intime Supérieur des Finances,

Monsieur le Dr. Max Kieschke, Son Conseiller Intime de Régence;

Sa Majesté le Roi des Belges:

Monsieur Jules Baron Greindl, Son Envoyé Extraordinaire

Minister bei Seiner Majestät dem Deutschen Kaiser, König von Preußen, Herrn Jules Baron Greindl,

Allerhöchstihren Administrator bei der Verwaltung der Staatsbahnen Herrn Arthur Dubois,

Allerhöchstihren Chefingenieur und Verwaltungsdirektor bei der Verwaltung der Staatsbahnen Herrn Eugène Hubert,

die, nach gegenseitiger Auswechselung ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten, über folgende Artikel übereingekommen sind:

Artikel 1.

Die Preußische Regierung genehmigt, daß die zu Aachen und zu Mastricht domizilirte Aachen-Mastrichter Eisenbahngesellschaft und die Verwaltung der Eisenbahnen des Grand Central Belge zu Brüssel das Eigenthum und alle ihre sonstigen Rechte an der Eisenbahnstrecke vom Bahnhof Aachen Marschierthor einschließlich, über Richterich bis zur preußisch-niederländischen Grenze an den Belgischen Staat übertragen. Diese Uebertragung erfolgt nach Maßgabe des in beglaubigter Abschrift anliegenden, zwischen der Belgischen Regierung einerseits und Herrn Montefiore Levi, Präsident des Verwaltungsraths der Antwerpen-Rotterdamer Eisenbahngesellschaft, Herrn Eduard Despret, Präsident, und Herrn Joseph Devolder, Mitglied des Verwaltungsraths der Belgischen Ost-Eisenbahngesellschaft andererseits unter dem 10. Februar 1897 abgeschlossenen Vertrags. Sie umfaßt mit Ausnahme der im Artikel 2 des gegen-

et Ministre Plénipotentiaire près Sa Majesté l'Empereur d'Allemagne, Roi de Prusse,

Monsieur Arthur Dubois, Son Administrateur à l'administration des chemins de fer de l'Etat,

Monsieur Eugène Hubert, Son Ingénieur en Chef, Directeur d'administration à l'administration des chemins de fer de l'Etat,

lesquels, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants:

Article 1.

Le Gouvernement Prussien donne son approbation à ce que la société du chemin de fer d'Aix-la-Chapelle à Maestricht ayant son siège à Aix-la-Chapelle et à Maestricht et l'administration des chemins de fer du Grand Central Belge à Bruxelles cèdent la propriété ainsi que tous leurs droits sur la section de chemin de fer partant de la station d'Aix la Chapelle Marschierthor inclusivement, par Richterich jusqu'à la frontière prussienne-néerlandaise. Cette cession s'opère conformément au contrat ci-joint en copie certifiée conforme, conclu le 10 Février 1897 entre le Gouvernement belge d'une part et Monsieur Montefiore Levi, Président du conseil d'administration de la Société anonyme des chemins de fer d'Anvers à Rotterdam, Monsieur Edouard Despret, Président et Monsieur Joseph Devolder, Administrateur de la So-

wärtigen Vertrags bezeichneten Rechte insbesondere diejenigen, welche den vorgenannten Gesellschaften aus der von der Preußischen Regierung an die Aachen-Mastrichter Eisenbahngesellschaft unter dem 30. Januar 1846 ertheilten Konzessions- und Bestätigungs-Urkunde, sowie aus den zwischen ihnen selbst und den von ihnen mit der Verwaltung der preußischen Staatsbahnen oder deren Rechtsvorgängern geschlossenen Verträgen zustehen.

### Artikel 2.

Von dieser Veräußerung durch die Gesellschaften und von dem Erwerbe durch den Belgischen Staat sind ausgeschlossen und bleiben der Aachen-Mastrichter Eisenbahngesellschaft vorbehalten folgende Rechte:

1. Das ihr durch den Vertrag vom $\frac{\text{26. November}}{\text{3. Dezember}}$ 1874 eingeräumte Recht zur unentgeltlichen Benutzung des zu Aachen, Burtscheiderstraße 8, belegenen Hauses. Dieses Recht soll ihr nicht nur bis zum Erlöschen des unter dem 25. März 1872 geschlossenen Vertrags, betreffend die Regelung der Bedingungen für den gemeinsamen Gebrauch und Betrieb der Stationen Aachen T. und Aachen M. sowie der zwischen Aachen M. und Richterich liegenden Bahnstrecke, sondern bis zum Ablaufe des Jahres 1943 oder bis zur Auflösung der Gesellschaft, falls

ciété anonyme des chemins de fer de l'Est belge d'autre part. Elle comprend à l'exception des droits mentionnés dans l'article 2 de la présente convention, tous ceux qui ont été conférés aux compagnies précitées en vertu de l'acte de concession et de ratification octroyé par le Gouvernement prussien à la société du chemin de fer d'Aix la Chapelle à Maestricht à la date du 30 Janvier 1846, ainsi qu'en exécution des contrats conclus entre elles et de ceux qu'elles ont conclus avec l'administration des chemins de fer de l'Etat prussien ou de ses prédécesseurs.

### Article 2.

Dans cette aliénation par les compagnies et dans l'achat par l'Etat belge, ne sont pas compris et restent réservés à la société du chemin de fer d'Aix la Chapelle à Maestricht, les droits suivants:

1° Le droit de jouissance, à titre graduit, de la maison sise Burtscheiderstrasse 8, à Aix la Chapelle, lequel droit lui a été conféré par le contrat du $\frac{\text{26 Novembre}}{\text{3 Décembre}}$ 1874. Ce droit lui sera maintenu, uniquement pour son propre usage, non seulement jusqu'à l'expiration du contrat conclu le 25 Mars 1872 concernant le règlement des conditions pour l'utilisation et l'exploitation en commun des stations d'Aix la Chapelle T. et d'Aix la Chapelle M. ainsi que de la section située entre Aix

dieſe früher ſtattfindet, jedoch nur für eigene Zwecke zuſtehen.

2. Die Rechte, welche ihr an der Strecke vom Bahnhof Aachen Rheiniſch ausſchließlich, bis Richterich in der Richtung auf Kohlſcheidt und Kämpchen gegen den Preußiſchen Staat gemäß den Verträgen vom 21. März 1846, 28. Januar 1859, 27./31. Juli 1867 zuſtehen.

## Artikel 3.

Die Belgiſche Regierung überträgt die Eiſenbahnſtrecke Aachen M. einſchließlich, über Richterich bis zur preußiſch-niederländiſchen Grenze ſchulden- und laſtenfrei, mit allen an derſelben gemäß Artikel 1 des gegenwärtigen Vertrags erworbenen Rechten jeder Art, mit allem Zubehör und mit den vorhandenen Materialien, Werkzeugen und Inventarien, alſo wie ſie ſteht und liegt, jedoch ohne rollendes Material, an den Preußiſchen Staat zu vollem und unbeſchränktem Eigenthume.

Dieſe Uebertragung findet ſtatt ſogleich, nachdem die Verwaltung des Grand Central Belge beziehungsweiſe der Aachen-Maſtrichter Eiſenbahngeſellſchaft die Strecke dem Belgiſchen Staate übereignet haben wird. Die Preußiſche Regierung erklärt hiergegen und gegen Leiſtung der in den Artikeln 4 und 5 vereinbarten Zahlungen den Belgiſchen Staat aller Verpflichtungen für los und ledig, welche ihm beziehungsweiſe ſeinen

la Chapelle M. et Richterich, mais encore jusqu'à la fin de l'année 1943 ou jusqu'à la dissolution de la société si elle survient auparavant.

2° Les droits qu'elle possède sur la section de la gare d'Aix la Chapelle Rheinisch exclusivement, jusqu'à Richterich dans la direction de Kohlscheidt et Kämpchen vis-à-vis de l'Etat prussien, en vertu des contrats du 21 Mars 1846, du 28 Janvier 1859 et du 27/31 Juillet 1867.

## Article 3.

Le Gouvernement belge cède à l'Etat prussien en propriété pleine et entière, exempte de dettes et de charges, la section de ligne d'Aix la Chapelle M. (cette gare comprise) par Richterich jusqu'à la frontière prussienne-néerlandaise, ainsi que les droits de toute espèce acquis à cette ligne par application de l'article 1 de la présente convention avec toutes les dépendances et avec les matériaux l'outillage et le mobilier existants, donc en bloc, sauf le matériel voulant.

Cette cession aura lieu aussitôt que la ligne aura été remise à l'Etat belge par l'administration du Grand Central Belge et la Société du chemin de fer d'Aix la Chapelle à Maestricht; par contre le Gouvernement prussien déclare libérer l'Etat belge, contre paiement des sommes convenues dans les articles 4 et 5, de toutes les obligations qui lui incombent, à lui et à ses prédécesseurs, en vertu des

Rechtsvorgängern gemäß den im Artikel 1 bezeichneten Urkunden obliegen oder in Zukunft erwachsen können.

### Artikel 4.

Die Belgische Regierung erstattet an dem Tage, an welchem sie ihre Rechte an der Bahnstrecke Aachen M.–Richterich – Preußisch-Niederländische Grenze auf den Preußischen Staat überträgt, an die Preußische Regierung diejenigen 240 000 (Zweihundertvierzigtausend) Francs, welche die Verwaltung der Eisenbahnen des Grand Central Belge auf Grund des Artikels 4 des zwischen ihr und der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft unter dem 25. März 1872 abgeschlossenen Vertrags der Preußischen Regierung als Rechtsnachfolgerin der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft schuldet und bis zum Tage der Erstattung mit 5 Prozent jährlich verzinst.

### Artikel 5.

Die Belgische Regierung zahlt ferner an die Preußische Regierung an dem im Artikel 4 vereinbarten Tage die Summe von 2 000 000 (Zwei Millionen) Mark deutscher Reichswährung als einmalige Abfindung und Entschädigung für alle Mehrausgaben jeder Art, welche der preußischen Staatseisenbahnverwaltung aus der Uebernahme der Bahnstrecke Aachen M.–Richterich–Preußisch-Niederländische Grenze erwachsen werden.

### Artikel 6.

Die Preußische Regierung übernimmt vorbehaltlich der Verständigung mit dem Eigenthümer des auf niederländischem Gebiete belegenen Theiles der Eisenbahn

actes cités dans l'article 1 ou qui pourraient naître à l'avenir.

### Article 4.

A la date où le Gouvernement belge cédera à l'Etat prussien ses droits à la section de ligne d'Aix la Chapelle M.–Richterich–frontière prussienne-néerlandaise, il paiera au Gouvernement prussien les 240 000 (deux cent quarante mille) francs dont l'administration des chemins de fer du Grand Central Belge est redevable au Gouvernement prussien comme successeur de la compagnie du chemin de fer de Berg-Marche, en vertu de l'article 4 du contrat conclu le 25 Mars 1872 entre la dite compagnie et la compagnie du chemin de fer de Berg-Marche; jusqu'au jour du versement, cette somme rapporte un intérêt de 5 pour cent l'an.

### Article 5.

Le Gouvernement belge paiera en outre au Gouvernement prussien à la date convenue dans l'article 4, la somme de 2 000 000 (deux millions) mark en monnaie de l'Empire allemand, en une fois et à titre d'indemnité du chef de toutes les dépenses en plus qui pourront résulter pour l'administration des chemins de fer de l'Etat prussien, de la reprise de la section de ligne d'Aix la Chapelle M.–Richterich–frontière prussienne-néerlandaise.

### Article 6.

Le Gouvernement prussien assume sous réserve de l'entente avec le propriétaire de la section de la ligne d'Aix la Chapelle à Maestricht située

von Aachen nach Mastricht die Verpflichtung, die nach Artikel 3 in das Eigenthum des Preußischen Staates übergehende Eisenbahnstrecke in der Weise entweder selbst zu betreiben oder durch einen geeigneten Unternehmer betreiben zu lassen, daß ein durchgehender Verkehr auf der Linie Aachen—Mastricht bestehen bleibt; andererseits verpflichtet sich unter dem gleichen Vorbehalte die Belgische Regierung, einen solchen Verkehr ihres Eisenbahnnetzes mit den veräußerten Eisenbahnstrecken aufrecht zu erhalten. Insbesondere sichern beide Regierungen sich gegenseitig zu, daß in Folge der im Artikel 3 vereinbarten Veräußerung die zollamtliche Abfertigung von Reisenden, Gepäck und Waaren an den beiderseitigen Grenzen keiner Erschwerung unterworfen werden wird.

### Artikel 7.

Die Belgische Regierung wird die Aachen-Mastrichter Eisenbahngesellschaft und die Verwaltung der Eisenbahnen des Grand Central Belge verpflichten, rechtzeitig je einen Bevollmächtigten und einen Stellvertreter desselben in gehöriger Form zu ernennen, um die behufs der Uebereignung der Strecke Aachen M.—Richterich — Preußisch-Niederländische Grenze erforderlichen Erklärungen vor den zuständigen Behörden abzugeben.

### Artikel 8.

Die von der Verwaltung der Eisenbahnen des Grand Central Belge auf der Eisenbahnstrecke Aachen M.—Preußisch-Niederländische Grenze angestellten und beschäftigten Beamten und Arbeiter, welche nicht deutsche Reichsangehörige

sur le territoire hollandais l'obligation d'exploiter lui-même ou de faire exploiter par un entrepreneur convenable, la section cédée en vertu de l'article 3 à l'Etat prussien, de telle sorte qu'un trafic direct reste maintenu sur la ligne d'Aix la Chapelle à Maestricht; le Gouvernement belge prend d'autre part, sous la même réserve, l'engagement de maintenir un trafic semblable entre son réseau de chemins de fer et les sections de ligne vendues. Les deux Gouvernements se garantissent, en particulier, réciproquement que par suite de la vente convenue à l'article 3, la visite douanière des voyageurs, bagages et marchandises ne sera pas soumise à une aggravation de formalités à leurs frontières respectives.

### Article 7.

Le Gouvernement belge obligera la Société du chemin de fer d'Aix-la-Chapelle à Maestricht, et l'administration des chemins de fer du Grand Central Belge à nommer chacune en due forme et en temps utile, un fondé de pouvoirs et un suppléant de ce fondé de pouvoirs, pour faire devant les autorités compétentes les déclarations nécessaires en vue de la reprise de la section de ligne d'Aix la Chapelle M.—Richterich—frontière prussienne-néerlandaise.

### Article 8.

Les employés et ouvriers, nommés et occupés par l'administration des chemins de fer du Grand Central Belge sur la section de ligne d'Aix la Chapelle M.—frontière prussienne-néerlandaise, qui ne sont pas de

sind, werden von der Preußischen Regierung nicht übernommen. Die Anstellung und Beschäftigung des Personals von deutscher Reichsangehörigkeit im preußischen Staatseisenbahndienst unterliegt in jedem Einzelfalle der besonderen Vereinbarung mit demselben und wird von der Preußischen Regierung mit Wohlwollen und gemäß den Ansprüchen der Billigkeit in Erwägung genommen werden.

Artikel 9.

Alle zur Ausführung dieses Vertrags erforderlichen Handlungen, Erklärungen, Vereinbarungen und Urkunden sowohl der beiden vertragschließenden Regierungen als der Aachen-Mastrichter Eisenbahngesellschaft und der Verwaltung der Eisenbahnen des Grand Central Belge bleiben frei von Stempeln, Steuern und Gebühren jeder Art.

Artikel 10.

Der gegenwärtige Vertrag soll ratifizirt und der Austausch der Ratifikations-Urkunden soll, sobald als thunlich, in Berlin bewirkt werden.

Dessen zu Urkunde haben die Bevollmächtigten den gegenwärtigen Vertrag unterschrieben und mit ihren Insiegeln versehen.

So geschehen Berlin, den 15. April 1897.

(L. S.) Reichardt.
(L. S.) von Aichberger.
(L. S.) Lehmann.
(L. S.) Kieschke.

nationalité allemande, ne seront pas repris par le Gouvernement prussien. La nomination et l'admission, dans le service des chemins de fer de l'Etat prussien, du personnel de nationalité allemande seront soumises dans chaque cas spécial à une entente particulière avec ce personnel et examinées par le Gouvernement prussien avec bienveillance et conformément aux règles de l'équité.

Article 9.

Toutes les transactions, déclarations, conventions et tous actes que nécessitera la mise à exécution de la présente convention, tant de la part des deux Gouvernements, que de celle de la Société du chemin de fer d'Aix la Chapelle à Maestricht et de l'administration des chemins de fer du Grand Central Belge, sont exempts de timbres, d'impôts et de taxes de toute espèce.

Article 10.

La présente convention sera ratifiée et les ratifications en seront échangées à Berlin le plus tôt possible.

En foi de quoi les plénipotentiaires ont signé la présente convention et y ont apposé leurs sceaux.

Fait à Berlin, le 15 Avril 1897.

(L. S.) Greindl.
(L S.) A. Dubois.
(L. S.) Hubert.

---

Der vorstehende Staatsvertrag ist ratifizirt worden und die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden hat am 11. August 1897 stattgefunden.

# Convention

relative

## à la cession du Réseau des chemins de fer Grand Central Belge.

---

Entre les soussignés

d'une part

Paul de Smet de Naeyer, Ministre des Finances et

Jules Vandenpeereboom, Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes,

agissant au nom de l'Etat Belge,

d'autre part

Georges Montefiore Levi, Président du Conseil d'Administration de la Société anonyme des chemins de fer d'Anvers à Rotterdam,

Edouard Despret et

Joseph Devolder, respectivement Président et Membre du Conseil d'Administration de la Société anonyme des chemins de fer de l'Est-Belge,

il est convenu:

L'Etat Belge reprend toutes les lignes exploitées par l'Administration du Grand Central Belge tant en Belgique qu'à l'étranger, et ce, aux clauses et conditions suivantes:

### Article I.

Le rachat comprendra:

A. la reprise de la concession des lignes suivantes de chemin de fer du réseau Grand Central Belge; savoir:

Marchiennes et Charleroi à Vireux,
Berzée à Laneffe,
Walcourt à Morialmé, Florennes et Philippeville,
Mariembourg à Couvin,
Louvain à Charleroi,
Lodelinsart à Gilly avec embranchement,

Lodelinsart à Jumet avec embranchement vers Dampremy,
Lodelinsart à Chatelineau et à Montigny, Chatelineau à la frontière Française vers Givet,
Louvain à Herenthals,
Anvers à Hasselt,
Anvers à la frontière prussienne vers Gladbach,
Turnhout à Tilbourg,
Hasselt à Maestricht et Aix-la-Chapelle;[1])

B. la reprise de l'exploitation de la ligne de Landen à Hasselt, le rachat de la concession de cette même ligne devant être effectué par l'Etat Belge, suivant ce qui est stipulé sur ce point, par l'article VIII sub littéra B;

C. la cession de tous les droits appartenant au Grand Central Belge et aux Sociétés concessionnaires qu'il représente, sur les lignes ou sections de lignes exploitées par le Grand Central Belge en territoire étranger ou de toutes indemnités qui seraient payées par les dits gouvernements pour le rachat de ces lignes ou sections de lignes;

D. la cession à l'Etat Belge des bâtiments occupés par l'Administration du Grand Central Belge à Bruxelles, des ateliers de Louvain et de tous terrains à l'usage des chemins de fer et de leurs dépendances, même non portés aux plans approuvés par le gouvernement pour l'établissement des lignes, à moins qu'il ne s'agisse d'excédents non utilisés pour l'exploitation; ne sont pas compris non plus dans la cession les bâtiments occupés à Aix-la-Chapelle par la Direction de la Société du chemin de fer d'Aix à Maestricht. Toutefois le gouvernement réservera dans les bâtiments actuels du Grand Central Belge à Bruxelles et mettra gratuitement à la disposition des Sociétés d'Anvers-Rotterdam et de l'Est-Belge un local suffisant pour les bureaux de la liquidation et ce, pour la durée de celle-ci;

---

[1]) La cession ne comprend pas les charbonnages domaniaux de Kerkrade, ni l'embranchement de Simpelveld à Kerkrade, ni le droit de parcours d'Aix-la-Chapelle à Richterich vers Kohlscheid.

Les sens et la portée des derniers mots soulignés sont précisés comme suit:

„Sur le territoire Prussien il y a une section comprise entre Aix-la-Chapelle et Kohlscheid-Kämpchen qui est commune aux lignes d'Aix vers Maestricht et d'Aix vers Dusseldorf.

Cette communauté est et doit rester maintenue au profit de tous ceux qui y ont droit. — La Société d'Aix-Maestricht conservera notamment la communauté de cette section, pour les transports entre Aix-la-Chapelle et Kohlscheid, telle qu'elle résulte des conventions existantes entr'elle et l'Etat Prussien."

E. la cession de tout le matériel fixe ou roulant, de tout l'outillage et de tout le mobilier des ateliers, stations, magasins, bureaux, remises, enfin de tous objets mobiliers quelconques appartenant soit aux sociétés concessionnaires soit à l'Administration du Grand Central Belge ou affectés aux services de leur exploitation, tels que ce matériel, outillage, mobilier figurent aux inventaires dressés contradictoirement à la date du 31 Décembre 1895.

Ne seront pas compris dans le rachat les approvisionnements, marchandises et objets en fabrication qui appartenaient au Grand Central Belge à la date du 31 Décembre 1896. Ces approvisionnements, marchandises et objets en magasin ou en fabrication seront repris par l'Etat Belge en prenant comme base l'inventaire qui a été dressé contradictoirement à la date du 31 Décembre 1895 modifié suivant, les écritures des livres de magasin de 1896.

La partie de seconde part remettra à l'Etat Belge celles de ses archives qui pourraient être utiles en vue de l'exploitation future. Si quelque difficulté s'élevait à ce sujet elle serait soumise à des experts: chacune des deux parties en nommera un, et en cas de partage, il sera nommé un tiers expert par le Président du Tribunal de première instance de Bruxelles.

Article II.

Le rachat sera considéré comme conclu et effectué à la date du 1er Janvier 1897.

A partir du 1er Janvier 1897 et jusqu'à la reprise effective, l'Administration du Grand Central Belge continue provisoirement à exploiter le réseau pour compte de qui il appartiendra.

L'exploitation se fera dans des conditions normales, régulières et conformes aux précédents.

Un compte arrêté à la date de la reprise effective renseignera les recettes et les dépenses afférentes à cette période d'exploitation et déterminera les sommes à recevoir ou à payer de ce chef, par chacune des parties.

Ce compte comprendra pour la durée de l'exploitation provisoire les intérêts intercalaires sur les bénéfices de l'exploitation calculés conformément à ce qui a été fait pour établir le prix de cession du réseau Grand Central Belge.

L'Administration du Grand Central Belge pourra prévelcr sur les produits de l'exploitation provisoire les sommes nécessaires au paiement des parts revenant aux différentes sociétés dont les lignes constituent son réseau, conformément aux statuts et aux conventions existants.

Les sommes revenant à l'Etat suivant compte définitif lui seront dues et payées, valeur au jour de la reprise effective, avec intérêts à 3 pour cent à partir de cette date jusqu'à la date du paiement effectif.

Le paiement pourra être fait par versements successifs et il devra être entièrement soldé au plus tard dans les trois mois de la date de la reprise effective.

Les sommes dues au Grand Central Belge du chef des approvisionnements, marchandises et objets en magasin ou en fabrication seront portées en compte avec intérêts à 3 pour cent à partir du 1er Janvier 1897.

Les dépenses comprendront une somme mensuelle de quatre mille francs (4 000 francs) fixée à forfait comme représentant, en dehors du traitement, la part des Directeurs dans les bénéfices.

Article III.

Comme conséquence du rachat à partir du 1er Janvier 1897, l'Etat Belge entrera en pleine possession et jouissance des lignes formant l'objet des diverses concessions, reprises au littéra A de l'Article I, comme si ces concessions avaient pris fin par l'expiration de leurs termes respectifs.

Article IV.

Les voies, bâtiments et dépendances des diverses lignes seront livrés à l'Etat en pleine propriété, quittes et libres de toutes charges, conformément aux plans approuvés par le Gouvernement et y compris les agrandissements effectués depuis.

Les titres de propriété, en due forme, transcrits au bureau des hypothèques ou à leur défaut et exceptionnellement des expéditions des procès-verbaux de bornage et des plans d'abornement signés par les riverains et dûment approuvés par le Ministre des Travaux publics seront remis à l'Etat au plus tard dans le délai de six mois à compter du jour de la publication de la loi qui approuvera la cession du réseau dont il s'agit.

L'Etat Belge prendra possession des objets mobiliers et des immeubles, autres que ceux désignés à l'alinéa premier du présent article, dans l'état où ils se trouvent au moment de la reprise, avec toutes les servitudes actives et passives qui y sont attachées et sans qu'il puisse y avoir lieu de part ni d'autre, à aucune majoration ou réduction de prix.

Les titres d'acquisition et tous contrats y relatifs seront pareillement remis à l'Etat dans le délai de six mois à compter du jour de la publication de la loi qui approuvera la cession du réseau dont il s'agit.

Article V.

L'Etat Belge sera tenu pour l'avenir, notamment envers les Gouvernements étrangers, de toutes les charges quelconques du réseau cédé ainsi que de l'exécution de toutes les conventions du Grand Central Belge concernant les relations de service pour autant que ces conventions aient été conclues conformément aux dispositions légales en vigueur.

Il ne reprend aucune des obligations incombant aux sociétés concessionnaires ou au Grand Central Belge, de quelque chef que ce soit, quant au passé, sauf ce qui est dit à l'article X.

### Article VI.

La volonté expresse des parties étant de donner à la convention de rachat le caractère d'un forfait absolu, réglant définitivement et sans laisser ouverture à aucune réclamation ou contestation ultérieure leurs droits et obligations réciproques, il est entendu que le paiement du prix fixé à l'article suivant mettra fin à tous procès, litiges ou contestations existant entre elles et qu'elles s'interdisent formellement toutes actions ou réclamations en justice, ultérieures, à raison de faits, conventions ou engagements quelconques antérieurs au contrat définitif.

Les instances judiciaires en cours venant ainsi à cesser, les frais en seront supportés par la partie qui en a fait l'avance et nonobstant toute disposition contraire dans les jugements intervenus; toutefois, les dépens déjà payés à ce jour par l'une des parties à l'autre ne pourront être répétés.

Le contrat vaudra entre parties comme quittance définitive et pour solde et décharge absolue et sans réserve, de toutes obligations à ce jour pour quelque cause ou de quelque chef que ce soit.

### Article VII.

Le prix du rachat est fixé à la somme de deux cent soixante-quatre millions trois cent vingt mille francs (264 320 000 francs), y compris vingt-deux millions de francs (22 000 000 francs) pour le matériel, mobilier et outillage, la dite somme payable comme il est dit à l'article suivant.

Ce prix comprend toutes les sommes dues à la Société des chemins de fer d'Anvers à Rotterdam en principal et intérêts, du chef du rachat de la concession d'Anvers au Moerdyk et à Breda; en conséquence, le procès pendant entre l'Etat et la dite Société, devant le tribunal de commerce de Bruxelles, au sujet de la détermination du prix de rachat de la dite concession est définitivement terminé.

### Article VIII.

Le paiement s'effectuera comme suit:

A. L'Etat prend à sa charge le service des intérêts et de l'amortissement des obligations des Sociétés d'Anvers-Rotterdam et de l'Est-Belge qui n'ont pas été désignées pour être amorties par les tirages effectués antérieurement au 1er Janvier 1897 et tel que ce service résulte des tableaux d'amortissement que ces Sociétés lui remettront aussitôt après la publication de la loi approuvant la présente convention.

Ces Sociétés remettront aussi à l'Etat les listes des tirages auxquels il a été procédé jusqu'aujourd'hui en vue de l'amortissement de ces titres, ainsi que les urnes contenant les numéros des titres non encore désignés pour le remboursement. L'Etat aura le droit de faire vérifier les tableaux d'amortissement ainsi que les listes des tirages effectués, d'après les procès-verbaux transcrits dans les registres des deux Sociétés.

Les obligations dont l'Etat prend ainsi la charge sont au nombre et au capital de:

1° pour la Société d'Anvers-Rotterdam quatre-vingt-un mille trois cent quatre-vingt-douze et quinze vingtièmes (81 392 15/20) obligations de cinq cents francs (500 francs) rapportant trois pour cent d'intérêt par an, pour quarante millions six cent quatre-vingt-seize mille trois cent soixante-quinze francs (40 696 375 francs);

2° pour la Société de l'Est-Belge

soixante-neuf mille quarante-trois (69 043) obligations de cinq cents francs (500 francs) à trois pour cent par an, pour une somme de trente-quatre millions cinq cent vingt-un mille cinq cents francs (34 521 500 francs);

deux cents (200) obligations de mille francs (1 000 francs) rapportant $4^1/_2$ pour cent par an, pour une somme de deux cent mille francs (200 000 francs);

une (1) obligation de cinq cents francs (500 francs) rapportant cinq pour cent par an, pour une somme de cinq cents francs (500 francs).

Dans un délai de quatre mois à partir de la date de la publication de la loi approuvant la présente convention, le gouvernement offrira, au choix des porteurs, le remboursement en espèces de ces obligations au pair de leur valeur nominale.

En compensation des charges indiquées ci-dessus, le gouvernement retiendra une somme de soixante-quinze millions quatre cent dix-huit mille trois cent soixante-quinze francs (75 418 375 francs).

B. L'Etat retiendra en outre sur le prix de rachat une somme de deux millions neuf cent trente-sept mille quatre cent vingt-sept francs cinquante centimes (2 937 427 francs 50) moyennant la-quelle le gouvernement prend à sa charge et à ses risques et périls, le rachat de la concession de la ligne de Landen–Hasselt, appartenant à la Société des chemins de fer de Tournai à Jurbise et de Landen à Hasselt.

C. Le surplus du prix, soit cent-quatre-vingt-cinq millions neuf cent soixante-quatre mille cent quatre-vingt-dix-sept francs cinquante centimes (185 964 197 francs 50) sera payé en titres de la dette publique de Belgique à 3 pour cent, première série (Janvier — Juillet) au pair, valeur au 1er Janvier 1897, dans le délai de quatre mois à partir de la date de la publication de la loi approuvant la présente convention.

Ces titres seront remis comme suit:

pour vingt-neuf millions trois cent cinquante mille francs (29 350 000 francs) à la Société anonyme du chemin de fer de l'Entre Sambre et Meuse;

pour vingt millions de francs (20 000 000 francs) à la Société du chemin de fer d'Aix-la-Chapelle à Maestricht;

pour cent trente-six millions six cent quatorze mille cent quatre-vingt-dix-sept francs cinquante centimes (136 614 197 francs 50) aux Sociétés d'Anvers-Rotterdam et de l'Est Belge qui en donneront quittance collective.

Ces deux dernières Sociétés s'engagent solidairement à remettre à la Société mutuelle des chemins de fer, la somme qui revient à cette dernière société comme étant substituée aux droits de la Société des chemins de fer du Nord de la Belgique, concessionnaire des lignes de Louvain à Hérenthals et de Turnhout à Tilbourg.

Une copie certifiée conforme de la quittance délivrée pour cette somme par la Société mutuelle des chemins de fer sera remise à l'Etat.

Sur la somme à remettre aux Sociétés d'Anvers à Rotterdam et de l'Est Belge, le gouvernement retiendra un million de francs (1 000 000 francs) et les titres représentant cette somme ne seront délivrés aux susdites Sociétés que deux ans après la remise des titres de propriété dont il est question à l'article IV.

Cette somme constituera entre les mains de l'Etat Belge une garantie pour lui permettre d'effectuer le rachat des droits réservés ou concédés à des tiers sur les immeubles acquis pour l'établissement des lignes, de compléter l'acquisition et le bornage des terrains et les documents à remettre à cet égard par le Grand Central Belge ou les Compagnies concessionnaires.

Si la garantie ci-dessus stipulée était insuffisante, les soussignés de seconde part seraient tenus solidairement de la parfaire.

Toute réclamation du chef ci-dessus devra, à peine de déchéance, être produite par l'Etat dans le délai de deux ans indiqué au cinquième alinéa du paragraphe C du présent article; celui-ci expiré, le solde du prix de rachat, défalcation faite des sommes nécessaires pour faire face aux réclamations sera payé aux soussignés de seconde part, sans aucun retard.

Dans le cas où les titres à remettre en paiement du prix de rachat ne seraient pas délivrés avant le 1er Juillet 1897, les intérêts semestriels seront payés aux intéressés à la date de leur échéance.

Article IX.

Les Sociétés belges dont l'Etat ne prend pas à sa charge le service des intérêts et de l'amortissement des obligations, rembourseront ces obligations à un taux qui ne pourra être inférieur au pair. Les obligations remboursées par ces Sociétés seront remises à l'Etat dans des conditions à régler d'un commun accord.

Article X.

Tous les décomptes de services, mixtes et internationaux, du chef de la convention, de trafic existant entre le Chemin de fer de l'Etat et le Grand Central Belge, du chef de l'échange du matériel, des conventions avec les particuliers et de la communauté des stations, le loyer provisoire pour la cession des lignes d'Anvers au Moerdyk et à Breda etc. etc. afférents à l'exercice 1896 ou aux exercices précédents seront liquidés comme si la présente convention n'avait pas été conclue, toutes les dépenses afférentes à la période antérieure au 1er Janvier 1897 restant à la charge du Grand Central Belge.

Le Gouvernement reprendra pour son compte les marchés de matériel et de fournitures conclus avec le Grand Central Belge et qui ne seront pas exécutés lors de la reprise effective.

Les marchés à traiter à partir du 1er Janvier 1897 pour les besoins courants de l'exploitation seront conclus de commun accord avec le Gouvernement.

Article XI.

Les soussignés de seconde part s'engagent à comparaître devant tel notaire qui leur sera désigné par Monsieur le Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes pour prendre part aux actes authentiques destinés à réaliser les cessions qui font l'objet de la présente convention. Les frais de ces actes et en général tous les frais des actes authentiques nécessités par l'exécution de la présente convention de rachat seront supportés par l'Etat Belge. Par l'effet du rachat qui fait l'objet de la présente convention, l'Administration du Grand Central Belge et les Sociétés dont les droits sont rachetés seront libérées, à dater du 1er Janvier 1897 de tous impôts au profit de l'Etat, relatifs aux immeubles et à l'exploitation cédés ou remis à l'Etat. Celui-ci les garantit contre toutes poursuites du chef d'impôts quelconques au profit de la Province ou de la Commune concernant les dits immeubles ou la dite exploitation.

Toutefois, cette libération et cette garantie ne s'appliquent pas à l'impôt patente, seul impôt dont la charge continuera, comme avant la cession, à incomber aux Compagnies, sur leurs bénéfices.

Article XII.

La présente convention est conclue sous la réserve de la ratification préalable des assemblées générales de chacune des sociétés intéressées et de l'approbation de la présente convention par le pouvoir législatif.

Dans le cas où la ratification des Sociétés concessionnaires ne serait pas obtenue au plus tard le 30 Juin 1897 ainsi que dans le cas où le projet de loi approuvant la présente convention ne serait pas voté à cette date, la présente serait nulle et non avenue et aucune des parties ne pourra s'en prévaloir vis-à-vis de l'autre, notamment pour le réglement de ce qui serait dû aux Sociétés concessionnaires en cas de rachat ultérieur.

Article XIII.

Les frais de timbre de la présente convention et de toutes les conventions des Sociétés concessionnaires soit entre elles, soit avec l'Etat Belge relatives à la reprise d'une des lignes du réseau cédé sont à la charge des soussignés de seconde part; les frais d'enregistrement des mêmes conventions incomberont exclusivement à l'Etat.

Fait en double à Bruxelles, le 10 Février 1897.

de Smet de Naeyer.
Vandenpeereboom.
Montefiore Levi.
Despret.
Devolder.

---

(Nr. 2415.) Bekanntmachung, betreffend den Beitritt Dänemarks zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr und die Ergänzung der zugehörigen Liste. Vom 20. August 1897.

I. Das Königreich Dänemark ist dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 gemäß den Bestimmungen der Zusatzerklärung zu diesem Uebereinkommen vom 20. September 1893 beigetreten. Dementsprechend ist in der Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das internationale Uebereinkommen Anwendung findet (IV. Ausgabe vom 1. Januar 1897, Reichs-Gesetzbl. von 1897 S. 27), mit Wirkung vom 28. August 1897 hinter dem Abschnitte „Schweiz" nachzutragen:

## Dänemark.

### A. Von dänischen Verwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken.

1. Die dänischen Staatseisenbahnen, einschließlich der von denselben betriebenen Trajektanstalten über:
   a. den Limfjord (Oddesund Nord — Oddesund Süd, Nykjøbing M— Glyngøre);

b. den Kleinen Belt (Fredericia–Strib);
c. den Großen Belt (Nyborg–Korsør);
d. den Sund Elseneur–Helsingborg);
e. den Masnedsund (Masnedø–Orehoved);

dagegen mit Ausschluß:

der von der Eisenbahngesellschaft des südlichen Fühnen betriebenen Strecke Ringe–Faaborg der dänischen Staatseisenbahnen, und der Packetbootlinie von Korsør nach Kiel.

Die von den dänischen Staatseisenbahnen auf Rechnung der Konzessionäre betriebenen Eisenbahnstrecken:

2. Orehoved–Gedser.
3. Ribe–Vedsted.
4. Aalestrup–Viborg.

**B. Bahnstrecken, welche sich im Betrieb oder Mitbetrieb auswärtiger Verwaltungen befinden.**

I. Deutscher Verwaltungen.

5. Die von den Königlich preußischen Staatseisenbahnen betriebene Strecke von der dänisch-deutschen Grenze bei Farris bis Vamdrup.

II. Die Liste ist wie folgt berichtigt worden:

Unter „Deutschland. B. VI." ist in der Fußanmerkung am Schlusse nachgetragen:

„Dänemark, Ziffer 5."

Berlin, den 20. August 1897.

**Der Stellvertreter des Reichskanzlers.**

Graf von Posadowsky.

---

Herausgegeben im Reichsamt des Innern.

Berlin, gedruckt in der Reichsdruckerei.